

1. Actualités

L'attention actuelle du pays est totalement focalisée sur la lutte contre la résurgence en cours de l'épidémie de Covid. La deuxième vague touche toujours l'Inde depuis la mi-avril mais le pic semble déjà avoir été atteint. Les nouveaux cas rapportés commencent à décroître régulièrement, en particulier dans les grandes villes comme Mumbai ou Delhi. L'activité aérienne a été touchée de plein fouet par cette nouvelle vague qui a de lourdes conséquences sur tout le secteur de l'aérien. En raison de l'apparition du variant indien les passagers ayant séjourné en Inde sont victimes de mesures restrictives pouvant aller jusqu'au refus d'accès pour l'entrée ou le transit de certains voyageurs dans de nombreux pays dans le monde en particulier les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Union Européenne, les Émirats arabes unis. Le trafic international qui était déjà à 10% de sa valeur pré-pandémique a encore baissé de 21% en avril.

De nombreux contrôles et de fortes contraintes sanitaires peuvent aussi s'appliquer pour les déplacements domestiques.

Les données montrent ainsi que le nombre de passagers quotidiens des vols intérieurs est passé sous la barre des 100 000 pour la première fois depuis plus de six mois. Dimanche 9 mai, seuls 87 372 voyageurs ont pris l'avion en Inde, le chiffre le plus bas depuis août dernier. En avril, les compagnies aériennes nationales ont transporté 5,5 millions de passagers, contre 7,8 millions en mars. Cette baisse pourrait encore s'accroître. Les compagnies aériennes ont donc réduit leur nombre de vols et proposent 2,4 millions de sièges en moins pour le mois de mai soit près d'une semaine d'activité dans le référentiel pré-crise¹. Le nombre total de vols intérieurs est passé de 2 240 au cours de la première semaine d'avril à seulement 1 531 au cours de la première semaine de mai. Cette baisse de 32 % est la plus forte depuis l'interdiction des vols intérieurs l'année dernière.

Cette situation a eu un impact considérable sur les transporteurs comme Air India, pour qui les vols long-courriers sont cruciaux. Cette réduction d'offre de vols n'améliore pas sa situation financière déjà chancelante.

Le préjudice pour les transporteurs indiens est amplifié par le fait que certains marchés de l'aviation dans le monde commencent à se rétablir grâce aux campagnes de vaccination et à la diminution du nombre de cas. C'est tout particulièrement vrai pour les transporteurs américains et chinois qui profitent d'une forte reprise intérieure.

Le plus déconcertant dans les malheurs du secteur de l'aviation est peut-être la rapidité avec laquelle la situation a changé. Il y a deux mois à peine, les compagnies aériennes indiennes étaient en plein essor, se rapprochant chaque jour un peu plus des niveaux pré-pandémiques. La deuxième vague a effacé une grande partie des gains réalisés par le secteur au cours de l'année dernière. Globalement, les transporteurs aériens indiens devraient enregistrer des pertes totales de 4 à 4,5 milliards de dollars au cours de l'année fiscale qui s'est achevée le 31 mars. La situation ne semble pas encore proche d'une amélioration et le cabinet de conseil en aviation CAPA India s'attend à ce que 250 à 300 avions² soient immobilisés au cours du premier semestre de l'exercice en cours.

¹ 345 millions de passagers (275 millions domestiques et 70 millions internationaux) en 2019 soient 465 000 départs par jour

² 700 avions de lignes étaient immatriculés en Inde au 1^{er} mars 2021

Les compagnies souffrent financièrement, se restructurent et se tournent plus lorsqu'elles le peuvent, vers le transport de fret activité en essor constant. Elles essaient également d'obtenir plus de soutien de la part du gouvernement sans succès pour l'instant. Elles ont aussi demandé une augmentation des prix des billets encadrés ainsi qu'une réduction du plafond d'autorisation des vols de 80 % vers 60% pour ne pas s'épuiser dans une stérile concurrence. Parallèlement, la valeur de la roupie a baissé augmentant les coûts opérationnels souvent facturés en dollars. Enfin, les prix des carburants aviation continuent de croître ajoutant encore aux difficultés financières. Ainsi, en avril et en mai, les prix des produits pétroliers ont augmenté de 59,8 % et de 103,4 % par rapport à l'année précédente.

La pandémie encore mal maîtrisée en Inde pèse donc considérablement sur la reprise attendue du trafic dans ce pays qui doit devenir le 3^e plus important marché mondial à brève échéance. La deuxième vague a repoussé une pleine reprise dont tous les acteurs espèrent qu'elle se dessinera à partir de la saison estivale traditionnellement plus active. Dans ce contexte critique, la suspension des vols commerciaux internationaux en dehors des accords de bubbles a été prolongée jusqu'au 31 mai 2021.

2. Informations nouvelles depuis la veille d'avril 2021.

- Vaccination des personnels de la communauté aéronautique

Le Ministère de l'Aviation civile (Moca) a publié le 6 mai des directives visant à faciliter la vaccination rapide contre le Covid du personnel de l'aviation travaillant dans des entités gouvernementales ou privées. Les exploitants d'aéroports doivent mettre en place un centre de vaccination dédié dans leurs aéroports respectifs afin de faciliter la vaccination rapide du personnel. La priorité de la vaccination doit être donnée aux contrôleurs du trafic aérien (ATC), aux équipages de cockpit et de cabine des compagnies aériennes, ainsi qu'au personnel en contact avec les passagers. Le nombre d'employés de l'industrie aéronautique du pays est estimé à près de 250 000. Le coût moyen de la vaccination de chaque employé devrait s'élever à 1 200 roupies.

La plupart des compagnies aériennes du pays ont déjà annoncé qu'elles allaient prendre en charge le coût de la vaccination de leurs employés et qu'elles prévoyaient de le faire le plus tôt possible.

Elles prévoient un délai de six à huit semaines pour faire vacciner environ 75 % de leur personnel dans le cadre de cette initiative, tandis que les opérateurs aéroportuaires cherchent à accélérer le processus.

Air India a indiqué qu'elle aura terminé la vaccination de tout son personnel fin mai.

- Suspension de vols

En raison d'une recrudescence des cas de Covid, le Népal a interdit tous les vols intérieurs à partir de lundi 3 mai minuit jusqu'à nouvel avis. Tous les vols internationaux ont également été suspendus à partir de mercredi 5 mai minuit et n'ont repris que le 14 mai essentiellement pour des vols CARGO.

Pour les mêmes raisons, le gouvernement américain a aussi annoncé le 1^{er} mai une interdiction d'entrée pour les non-citoyens ou les non-résidents américains qui se sont rendus en Inde au cours des 14 derniers jours. Cette mesure est entrée en vigueur le 4 mai.

Dès le 23 avril, le gouvernement britannique avait lui aussi ajouté l'Inde à sa liste rouge de pays, restreignant ainsi sévèrement les voyages et introduisant des mesures strictes de quarantaine à l'hôtel pour ses ressortissants ou résidents britannique seuls autorisés à voyager depuis l'Inde.

- **Boeing**

L'avionneur Boeing a annoncé le 15 avril qu'il s'était associé à l'Indian Aviation Academy (IAA), académie de formation conjointe de l'Autorité des aéroports de l'Inde (AAI), de la Direction générale de l'aviation civile (DGCA) et du Bureau de la sécurité de l'aviation civile (BCAS) et à l'Université de Californie du Sud (USC) pour former au système de gestion de la sécurité tous les acteurs de l'industrie aéronautique nationale indienne.

Conformément aux exigences de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les exploitants, les aéroports et les services de la circulation aérienne sont tenus de disposer d'un système de gestion de la sécurité (SGS), afin de permettre l'identification des dangers, la réduction des risques et la promotion d'une culture de sécurité positive.

Le programme USC-IAA destiné aux autorités de l'aviation civile indienne se concentre sur les concepts modernes de gestion et d'assurance de la sécurité, tels que la gestion des risques, l'analyse des causes profondes, les audits, la collecte de données et les enquêtes sur les incidents, afin de renforcer la sécurité, l'efficacité et la fiabilité de l'écosystème aéronautique du pays.

- **Encadrement des tarifs des vols domestiques**

Malgré les demandes des compagnies aériennes qui souhaitent que le nombre de vols autorisés diminue et que les tarifs minimum soient augmentés, le ministère de l'Aviation Civile a maintenu jusqu'au 31 mai les valeurs des limites imposées. Le gouvernement souhaite ainsi mieux maîtriser les conditions la reprise, les aléas de la pandémie et éviter que certaines compagnies moins solides ne pâtissent trop d'une concurrence féroce en ces temps économiquement très délicats pour l'ensemble du secteur aérien.

- **Vente Air India**

L'échéance de la vente d'Air India a été repoussée une nouvelle fois à septembre en raison du contexte de la deuxième vague. La poursuite de la pandémie signifie également que le prix de la compagnie nationale devrait chuter à mesure que les pertes s'accumulent et que les actifs perdent de leur valeur. Lors d'un appel d'offres préliminaire Tata Sons a proposé un prix plus élevé que le promoteur de SpiceJet, Ajay Singh, les seuls candidats présélectionnés pour faire une offre pour le rachat de la compagnie.

La compagnie aérienne a continué d'accumuler des pertes de ₹9,779 crores (1,3 milliard de \$) en 2020 ce qui porte la dette totale à plus de (5,4 milliard de \$).

3. Compagnies aériennes

Toutes les compagnies aériennes indiennes sont soumises à une pression renouvelée pour trouver des liquidités. Elles risquent d'être contraintes de devoir réduire leurs effectifs, de limiter à nouveau les salaires ou de voir leurs avions repris par les bailleurs de fonds. Le gouvernement n'octroyant pas d'aide, la situation devient critique pour les petits transporteurs.

- **IndiGo**

IndiGo est passé de la sixième à la dixième place des compagnies aériennes les plus importantes au monde en termes de vols effectués en mai. Alors que le trafic aérien a atteint un pic au début du mois de mars, la situation s'est dégradée depuis. IndiGo, leader du marché domestique avec près de 54% des vols, a réduit ses fréquences de 1 233 vols quotidiens au début du mois d'avril

à seulement 912 opérations quotidiennes au début du mois de mai. Cette baisse de 25 % est une réponse directe à la situation actuelle et va probablement se poursuivre au cours des prochaines semaines.

Avec l'effondrement du trafic, la consommation de trésorerie d'IndiGo devrait passer de 2 millions de dollars par jour à 3,4 millions de dollars par jour. La société mère d'IndiGo, Interglobe Aviation, est en pourparlers pour lever des fonds frais et cherche à lever 3 500 à 4 000 millions de roupies (400 Millions d'euros).

Qatar Airways a annoncé qu'elle souhaitait prendre une participation chez IndiGo. La compagnie aérienne basée à Doha a actuellement un accord de partage de codes avec IndiGo afin de relier davantage de destinations. Malgré les difficultés actuelles, le Qatar considère IndiGo comme un partenaire à fort potentiel en raison de son efficacité opérationnelle, de son développement harmonieux et de sa position actuelle sur le marché.

- **Vistara**

Vistara a déposé auprès du ministère américain des transports (DOT) une demande de permis de transporteur aérien étranger pour effectuer des vols vers les États-Unis. Les États-Unis et l'Inde, qui ont conclu un accord "ciel ouvert", connaissent normalement un trafic important entre les deux pays. Il est actuellement fort contraint par les limitations imposées par la crise mais le transporteur vise une date de lancement au 1er septembre 2021 avec des Boeing 787.

La compagnie aérienne qui compte actuellement deux Boeing 787-9 dans sa flotte, pouvant accueillir 299 passagers va aussi desservir Tokyo une fois par semaine.

- **SpiceJet**

Confronté à la forte diminution de ses opérations et à un manque de liquidités SpiceJet a reporté jusqu'à 50 % du salaire d'avril d'une partie de ses employés. Le président de la compagnie aérienne, Ajay Singh, a renoncé à l'intégralité de son salaire.

4. Industriels

- **Airbus**

Guillaume Faury, PDG d'airbus, s'est exprimé le 29 avril et a dévoilé un redressement plus important que prévu du bénéfice du premier trimestre. Il a déclaré que les voyages aériens intérieurs rebondissent en Chine et aux États-Unis, tandis que les voyages internationaux devraient rester faibles pendant un certain temps. Airbus a néanmoins prévu d'augmenter sa production au second semestre 2021 pour répondre à la reprise attendue demande de voyages dans le monde. Il a souligné qu'en Inde, l'un des plus grands marchés d'Airbus, les conséquences de la crise actuelle n'avait pas encore d'impact direct sur l'entreprise mais que c'était probablement l'une des régions où il fallait s'attendre à ce que les choses ne soient pas aussi bonnes que prévu auparavant.

- **Embraer**

Dans une interview accordée à Simple Flying, Raul Villaron, responsable de l'aviation commerciale d'Embraer pour la région Asie-Pacifique, a évoqué l'intérêt que porte le constructeur brésilien au marché indien pour sa gamme de biréacteurs moyen-courriers. Actuellement, une seule compagnie aérienne en Inde exploite la famille E-jet, le transporteur régional Star Air (cinq avions). Toutefois, l'avenir pourrait offrir des opportunités plus importantes.

L'une des principales raisons pour lesquelles l'Embraer 195- E2 convient si bien au marché indien est d'ordre économique. Le coût inférieur de l'avion par siège-kilomètre, en particulier pour les liaisons inférieures à 650 nautiques, et les meilleurs coûts opérationnels globaux en font un choix favorable pour les compagnies aériennes indiennes.

Par le biais de programme gouvernemental UDAN-RCS (programme de connectivité régionale), l'Etat offre des subventions aux compagnies aériennes et aux exploitants d'aéroport pour lancer de nouvelles liaisons au départ et à destination des villes de niveau 2 et 3 en Inde. Ces nouvelles liaisons correspondent parfaitement aux performances de l'Embraer E2.

Au fur et à mesure que ces liaisons régionales arriveront à maturité en attirant un trafic plus important, les compagnies aériennes devront envisager d'investir dans des jets régionaux. C'est là qu'un appareil comme l'Embraer E2 trouve parfaitement leur place. Avec une capacité de 100 à 140 passagers, le E190 ou le E195 conviendront parfaitement à ces liaisons.